

2016

La regulación de Uber en la Ciudad de México, la ganancia de los consumidores y el problema público de la movilidad

Carlos Enrique García Tejeda

Follow this and additional works at: <http://laijle.alacde.org/journal>

Recommended Citation

García Tejeda, Carlos Enrique (2016) "La regulación de Uber en la Ciudad de México, la ganancia de los consumidores y el problema público de la movilidad," *The Latin American and Iberian Journal of Law and Economics*: Vol. 2 : Iss. 2 , Article 3.
Available at: <http://laijle.alacde.org/journal/vol2/iss2/3>

This Article is brought to you for free and open access by The Latin American and Iberian Journal of Law and Economics. It has been accepted for inclusion in The Latin American and Iberian Journal of Law and Economics by an authorized editor of The Latin American and Iberian Journal of Law and Economics.

La regulación de Uber en la Ciudad de México, la ganancia de los consumidores y el problema público de la movilidad

Carlos Enrique García Tejeda*

Resumen: El arribo de Uber a la Ciudad de México fue controversial para usuarios y oferentes del mercado de transporte de pasajeros. Después de varios meses de manifestaciones, bloqueos viales y negociaciones, con base en la Ley de Movilidad de Distrito Federal, el Gobierno de la ciudad reguló los servicios de Uber incorporándolos al mercado como una opción más de transporte para los habitantes. El documento presenta dos conclusiones con este cambio de la regulación desde la perspectiva del Análisis Económico del Derecho y siguiendo el Proceso de Políticas Públicas: existe una ganancia en el bienestar de los usuarios derivada de la nueva regulación que permite la operación de empresas como Uber; y la concentración oligopolística del mercado de taxis en la Ciudad de México pudo facilitar la aceptación de este cambio en la regulación.

Palabras clave: movilidad urbana, transporte, competencia económica, política pública.

* Profesor de Análisis Económico de Derecho en la Universidad Panamericana, Ciudad de México. Email: enriquegarciatejeda@gmail.com.

I. PROCESO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Conforme al modelo de análisis de políticas públicas (Bardach, 2008) y al proceso de políticas públicas (Merino, 2013, p. 109) —que son modelos utilizados para llevar a cabo un análisis esquemático de los problemas públicos y del estudio de la respuesta del Estado en un sentido determinado para modificar el *statu quo*— este documento está organizado en tres partes, las cuales son el problema público de Movilidad en la Ciudad de México, el proceso de Agenda de Gobierno que llevó a la inclusión del tema y el análisis económico de la nueva regulación como una solución de la política pública, con el fin de posicionar de modo heurístico los momentos cruciales que llevaron a la adopción de la regulación y que es analizada bajo la perspectiva del análisis económico del derecho.

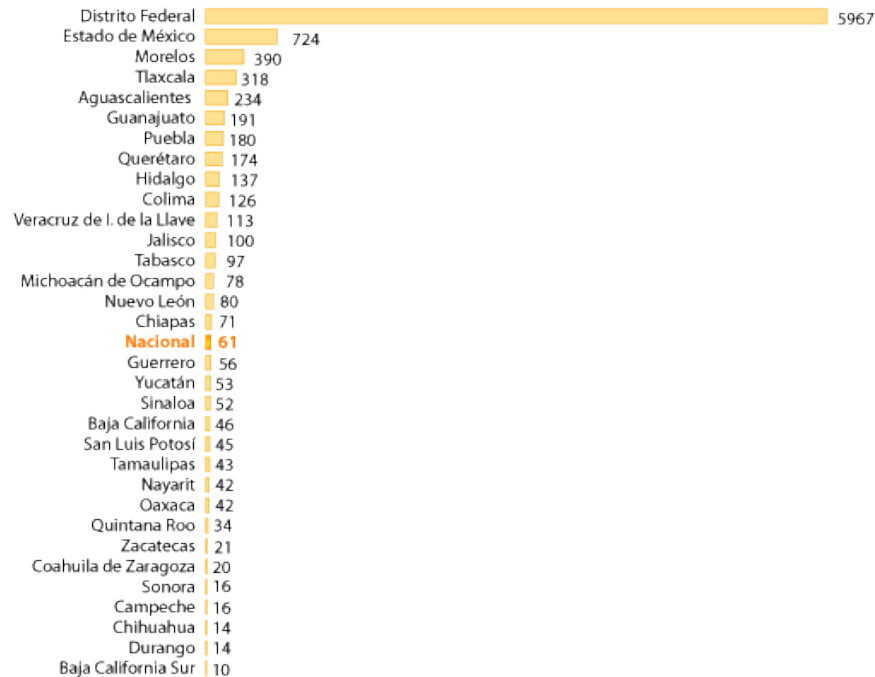
A. *Problemas de movilidad en la Ciudad de México y su área metropolitana*

La república mexicana es el décimo primer país del mundo por su tamaño de población; en 2015, la población estimada fue de 119,530,753 habitantes por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía de México (INEGI). La distribución territorial muestra que la población está concentrada en el Valle de México — Ciudad de México y Estado de México— con 25,106,261 de habitantes, ya que esta cifra representa el 21% de la población total en el país (INEGI, 2015).

Esta concentración de la población en la Ciudad de México y el Estado de México también está registrada en la medida de la densidad de la población con 5,967 y 724 habitantes por kilómetro cuadrado respectivamente, lo que ubica a la zona del Valle de México como la zona más densamente poblada del país. Esta concentración de la población en la Ciudad de México y Estado de México (1° y 2° lugar del Figura 1) genera y amplifica los problemas asociados a las ciudades y áreas metropolitanas más grandes del mundo y densamente pobladas. Uno de estas cuestiones problemáticas es la movilidad cotidiana de las personas en la Ciudad.

FIGURA 1

ENCUESTA INTERCENSAL 2015



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía de México.

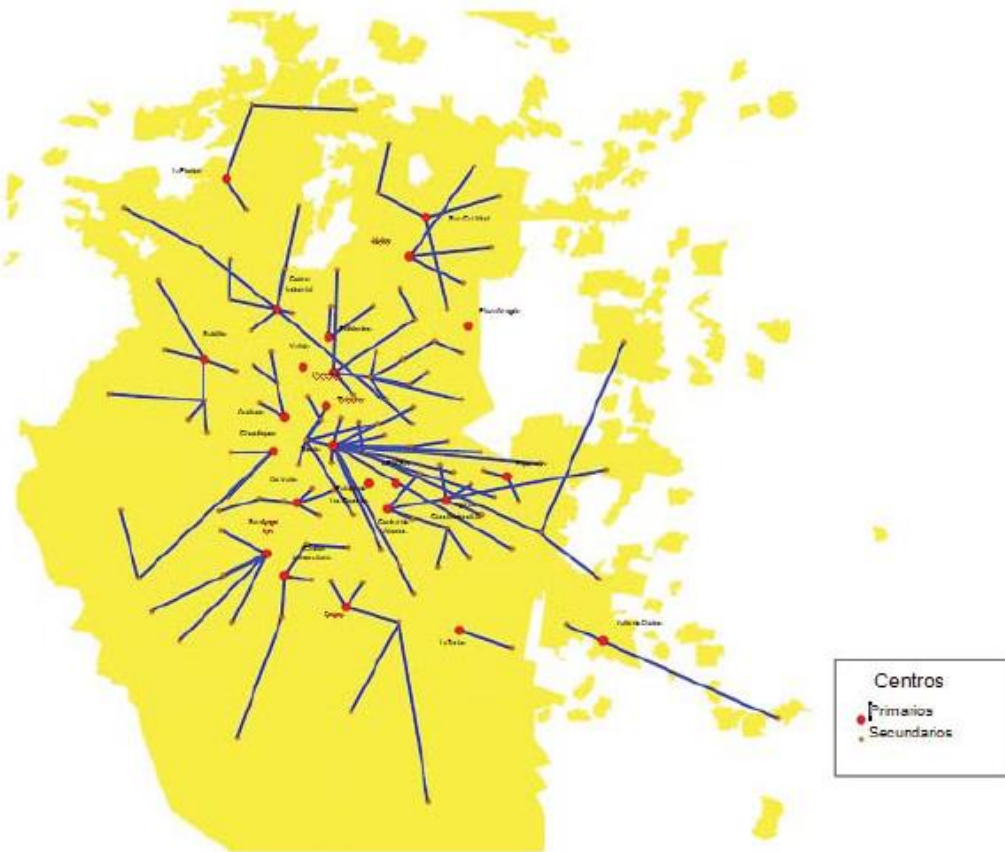
La evidencia empírica que ha registrado de forma más reciente la movilidad cotidiana en la zona metropolitana de la Ciudad de México está centrada en medir tiempos, distancias y propósitos del viaje que son factores claves de la movilidad de acuerdo a la literatura pertinente (Consejo Nacional de Población de México, CONAPO, 2011, pp. 145 y 163). El promedio de tiempo en cada viaje dentro del área metropolitana del Valle de México es de 1 hora y 43 minutos; el 70% de la población viaja cotidianamente y le toma de 1 minuto a 2 horas y 10 minutos llegar a su destino; la localización del trabajo explica el 70% de los viajes que son realizados diariamente (CONAPO, 2011, pp. 157-158). Por lo que respecta al tipo de transporte, el tiempo de desplazamiento en automóvil privado fue de 46 minutos en promedio y el tiempo de desplazamiento en transporte público fue de 69 minutos en promedio (CONAPO, 2011, p. 159).

El Figura 2 muestra los nodos (simbolizados por un punto rojo) que reciben el mayor flujo de viajes (simbolizados por líneas azules) desde diferentes partes del Valle de México. Destaca al centro de la imagen, el área que representa el centro histórico de la Ciudad, la cual recibe la mayor parte de los flujos. Esta área históricamente ha sido la sede del gobierno nacional y local desde la época de la colonia española e incluso en esa zona se encontraban los principales

asentamientos prehispánicos aztecas. La mayoría de los flujos que provienen del oriente de la Ciudad hacia esa zona son personas de bajos ingresos que viven en áreas que surgieron de asentamientos irregulares, precarios y sin servicios públicos al oriente de la ciudad (CONAPO, 2011, p. 154).

FIGURA 2

NODOS DE DESTINO Y FLUJOS DE VIAJE A LOS NODOS EN VALLE DE MÉXICO



Fuente: CONAPO, 2011.

El área conurbada en el norte del mapa del Figura 2 corresponde al municipio de Tlalnequillo en el Estado de México, el cual también concentra importantes flujos de desplazamientos al igual que la Zona Rosa, Lindavista y La Villa además de la colonia Del Valle y la Central de Abastos. Estas últimas zonas citadas están dentro del área de la Ciudad de México y no en el Estado de México, por lo que gran parte de los viajes provienen de la periferia hacia el centro de la Ciudad de acuerdo a la distribución de los nodos rojos que pueden ser agrupados

en anillos concéntricos revelando un patrón centro-periferia (CONAPO, 2011, p. 163). La dirección de este flujo puede ser explicada por la razón de que cuatro distritos, que contienen aproximadamente el 50% de los nodos de la Figura 2, generan el 53% del total de empleos formales y los sueldos promedio por persona superan cinco veces las demarcaciones en la periferia (Organización de las Naciones Unidas [ONU]-Hábitat, 2015, p. 19).

Ante la densidad poblacional en la Ciudad de México y la cantidad diaria de viajes realizados de la periferia de la zona metropolitana del Estado de México hacia el centro, la movilidad de los habitantes del Valle de México es un problema público porque existen altos costos de oportunidad del tiempo perdido en los desplazamientos que llevan a cabo cotidianamente: en promedio, gastan 206 minutos para ir de su hogar al trabajo y viceversa, lo que significa aproximadamente 3 horas y 26 minutos diarios; 17 horas y 10 minutos semanales; 2 días, 20 horas y 40 minutos mensuales; y 34 días y 8 horas al año (CONAPO, 2011, p. 157) (ONU-Hábitat, 2015, p. 93). Así, de 12 meses en el año, en promedio, los habitantes del Valle de México pasarán un mes viajando a su trabajo.

De acuerdo a esta situación y siendo el principal propósito de los viajes realizados el desplazamiento hacia las áreas de trabajo, el tiempo perdido afecta en mayor medida a la producción económica y a la calidad de vida ya que el tiempo gastado en cada viaje son horas y minutos que no se destinan a trabajar o al ocio (antes o después del trabajo).

B. Políticas públicas de movilidad en el corto y largo plazo

En el Valle de México, conforme a los datos presentados en la sección anterior, 14 millones de personas viajan diariamente dentro del área metropolitana; 10 millones de estos habitantes tienen como destino su trabajo y gastan diariamente 3.4 horas para desplazarse hacia los mismos distritos dentro del Valle que concentran la mayor actividad económica y laboral. De esta manera, el problema público de movilidad en el Valle de México puede ser definido alrededor de los altos costos del tiempo gastados en el desplazamiento hacia las actividades laborales, la alta densidad poblacional que se moviliza diariamente y a los flujos (hacia los mismos destinos) provenientes de la periferia de la Ciudad de México, hacia su centro.

La concentración histórica del poder nacional y de los negocios en la Ciudad de México podría explicar —conforme al institucionalismo histórico— parte del sentido de los flujos de la periferia hacia el centro de la ciudad y su alta densidad poblacional. Sin embargo, otros investigadores han señalado los altos subsidios en transporte, agua, gas y otros servicios públicos que no reflejan los costos reales de producción y que son atractivos para los habitantes cercanos a la

Ciudad de México que no cuentan con estos subsidios (Ezcurra, 1996); y además que la política de vivienda de las últimas tres décadas en México consistió en promover la oferta masiva de casas —a través de financiamiento y crédito para la población de bajos ingresos del sector formal— construidas en suelo rural barato y sin servicios públicos, equipamientos, ni transporte (ONU-Hábitat, 2015, p. 20).

Estas explicaciones causales del problema llevarían en el largo plazo a proponer políticas públicas que busquen la desconcentración mono-céntrica del poder nacional, de los negocios y a la eliminación paulatina de los subsidios en los servicios de la ciudad, además de la creación de usos de suelo mixto y otras políticas de desarrollo urbano (ONU-Hábitat, 2015, p. 23). Sin embargo, en el corto plazo, la adopción de alguna de estas políticas es poco factible para mitigar los problemas de movilidad en la Ciudad de México por lo que pueden considerarse como insumos fijos para la adopción de una política pública alternativa.

Bajo esta perspectiva, una política pública de movilidad que puede ser exitosa a corto plazo es un mercado de transporte regulado con las alternativas suficientes que compitan por usuarios y que generen los incentivos necesarios para el traslado de las personas hacia sus trabajos en poco tiempo al menor costo posible (BID, 2014). En este sentido, la solución de mercado regulado tiene que generar un transporte que minimice el tiempo de traslado del mayor número de pasajeros al menor costo y con las medidas de seguridad y calidad del servicio para optimizar los tiempos de traslado y recuperarlo para el desarrollo económico y la calidad de vida, como lo ha destacado la ONU con su programa Hábitat “se puede decir que una ciudad competitiva puede regular eficientemente la oferta de transporte público y satisfacer en cantidad y calidad la demanda” (2015, p. 50). Esta es la teoría causal de la solución propuesta en este documento para reducir en el corto plazo el problema de movilidad y el parámetro de evaluación de la regulación que permite la operación de empresas como Uber en la Ciudad de México.

En el Valle de México existen al menos seis alternativas de transporte público para la movilización de aproximadamente 14 millones de habitantes. Estos servicios de transporte son: el Metro de la Ciudad de México, con 12 líneas; el Trolebús que es una red de autobús conectado a líneas eléctricas y que no usa combustibles derivados del petróleo; el Tren Suburbano que conecta al Estado de México con la Ciudad de México; el Autobús de Tránsito Rápido (BRT por sus siglas en inglés); los Autobuses colectivos; y los taxis. De las seis áreas metropolitanas más grandes en México, es la única que cuenta con cada una de estas alternativas de transporte público (Tabla 1).

TABLA 1
OPCIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS ÁREAS METROPOLITANAS

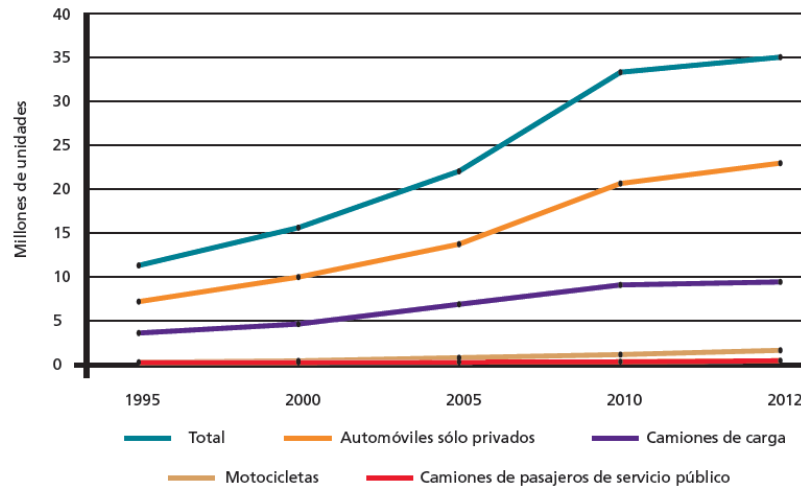
ZM y ciudades de más de 500 mil habitantes ordenadas por tamaño	Población 2010	Superficie bruta (incluye vialidades y EP) 2010	Densidad (habitantes por hectárea) 2010 Sedesol	Autos por habitante	Modos de transporte					
					Colectivo	Taxi	BRT	Metro	Trolebus	Tren suburbano
ZM del Valle de México	20,116,842	230,462	84.9	0.30	X	X	Op	X	X	X
ZM de Guadalajara	4,434,878	61,538	70.2	0.26	X	X	Op	X	X	
ZM de Monterrey	4,106,054	77,747	52.0	0.30	X	X	Op	X		
ZM de Puebla-Tlaxcala	2,728,790	72,117	36.0	0.19	X	X	Op			
ZM de Toluca	1,936,126	40,307	38.0	0.18	X	X	Op			
ZM de Tijuana	1,751,430	33,127	50.5	0.33	X	X	C			

Fuente: ONU-HÁBITAT, 2015.

Además de las opciones de transporte público y el transporte en vehículo privado, el Gobierno de la Ciudad de México ha incentivado el uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie mejorando la infraestructura urbana para facilitar su tránsito en trayectos cortos; el gobierno mencionado ha señalizado y en algunos casos ha acotado 132.5 kilómetros en las calles de la ciudad para uso de vías de bicicletas (ONU-Hábitat, 2015, pp. 43 y 83).

Por lo que respecta a la proporción de uso, el automóvil particular es el medio de transporte que representa el 29% de los viajes realizados en el Valle de México; el transporte público concesionado (autobús y taxi), el 60.6%; el transporte público masivo (metro, trolebús, BRT, Tren), el 8%; y la bicicleta y la motocicleta, el 2.4% (ONU-Hábitat, 2015, p. 33).

Esta preeminencia del uso de los autobuses, taxis y automóviles particulares (89.6%) en los viajes realizados en el Valle de México puede explicarse por las inversiones públicas en desarrollo de infraestructura para el transporte motorizado en detrimento de medios de transporte de mayor capacidad y menor costo energético, lo que posiblemente ha contribuido a incrementar el uso del transporte motorizado en los últimos 20 años como lo muestra la Figura 3 (ONU-Hábitat, 2015, p. 43).

FIGURA 3**CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE MOTORIZADO EN MÉXICO 1995-2012**

Fuente: ONU-HÁBITAT, 2015.

En el caso de la Ciudad de México —desde 2001— existe una política deliberada de aumentar la infraestructura para los vehículos a motor con la creación del “Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal”. El 21 de diciembre del 2001, el Gobierno de la Ciudad de México suscribió un contrato de fideicomiso con el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos del Gobierno Federal Mexicano para construir un “segundo piso” en la vialidad conocida como anillo periférico de la Ciudad,² lo que benefició únicamente a usuarios de automóviles particulares y taxis ya que sobre esta vialidad no pueden circular autobuses.

Las acciones del gobierno de la Ciudad de México al construir nuevas vialidades para autobuses, taxis y automóviles particulares en lugar de vías de transporte para el metro, trenes y autobuses de tránsito rápido han fallado en solucionar el problema de movilidad del mayor número de personas a bajo costo, con seguridad y calidad, ya que parte del tiempo perdido en los desplazamientos en autobuses y taxis están asociados a un “frágil, anticuado y limitado sistema de transporte de baja capacidad, concesionado a particulares y sin incentivos para modernizarse” (ONU-Hábitat, 2015, p. 22).

² Existe un documental titulado “En el hoyo”—disponible en internet— que resume la construcción de esta vialidad elevada, que mide 18 kilómetros y cuenta con 6 carriles (Rulfo, 2016).

II. LA IRRUPCIÓN DE UBER

En este contexto llegó Uber a la Ciudad de México. Una ciudad dentro de una zona metropolitana de 25 millones de habitantes, en la cual se desplazan 14 millones diariamente y el 89.6% lo hace en vehículos automotores. La oferta de este tipo de servicios como el que ofrece Uber utiliza la infraestructura que ya existe en la Ciudad de México y que fue desarrollada en las últimas décadas, para estos medios de transporte, por el Gobierno de la ciudad.

A. Agenda de Gobierno y Cronología

TABLA 2

ORDEN CRONOLÓGICO DE LA IRRUPCIÓN DE UBER EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Fecha	Suceso
Marzo 2009	La compañía Uber es fundada en California, Estados Unidos.
Mayo 2010	La aplicación de Uber es lanzada en fase de pruebas en San Francisco, California, Estados Unidos.
2011-2012	La aplicación de Uber entra en operación en Washington, Chicago, Nueva York, Estados Unidos; en París, Francia; en Londres, Inglaterra; en Toronto, Canadá; y en Sidney, Australia, entre otras ciudades importantes.
Agosto 2013	La aplicación de Uber entra en operación en la Ciudad de México.
Julio 2014	La nueva Ley de Movilidad del Distrito Federal abroga la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal expedida en 2002 creando un nuevo marco jurídico para regular los servicios de transporte en la ciudad.
Octubre 2014	Grupos de taxistas de la Ciudad de México protestan en la sede del Gobierno local y entregan una propuesta para prohibir el servicio de Uber en la Ciudad de México con base en la Ley de Movilidad.
Mayo 2015	El día 25 de este mes, los taxistas de la Ciudad de México bloquearon avenidas importantes por 7 horas. La empresa Uber reacciona regalando dos viajes por un valor de hasta 8 dólares con sesenta centavos a cualquier persona que utilice el servicio de Uber durante ese día.*
Junio 2015	El 17 de este mes, el Gobierno de la Ciudad de México organiza el “Debate Digital CDMX”, que consistió en mesas de trabajo para analizar la regulación del mercado de transporte con representantes de los taxistas, de Uber (y empresas semejantes), académicos, representantes empresariales y think tanks mexicanos. El documento final de recomendaciones fue emitido una semana después.
Julio 2015	El día 15 de este mes, el Gobierno de la Ciudad de México —con base en la Ley de Movilidad— emite un acuerdo administrativo para regular el servicio de empresas como Uber que utilizan aplicaciones y plataformas informáticas para realizar su servicio y legaliza su operación.

* Tipo de cambio utilizado \$17.43 pesos mexicanos por \$1 dólar americano de fecha 22 de abril de 2014 publicado por el Banco de México.³

Fuentes consultadas: ALÍN, 2014; VILLASANA, 2014; ONOFRE, 2014; ÁVILA, 2016.

Después de 3 años de lanzada la aplicación en Estados Unidos, la empresa Uber empieza sus operaciones en la Ciudad de México. Como en otros

³ Las demás cifras en dólares en este documento corresponden al mismo tipo de cambio.

países, las protestas principales provinieron de los taxistas de la ciudad que competían en el mercado de transporte con la aplicación de Uber. El Gobierno de la Ciudad de México incorporó el tema en la agenda de gobierno después de dos manifestaciones importantes en octubre de 2014 y mayo de 2015 dentro de la Ciudad, en las cuales fueron bloqueadas importantes vialidades de la ciudad entre ellas la vía de acceso al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. El 17 de junio de 2015, el Gobierno de la Ciudad de México organiza mesas de trabajo llamadas “Debate Digital CDMX” para analizar la regulación del transporte de vehículos motorizados a través de aplicaciones por internet.

De forma simultánea, dos instituciones gubernamentales mexicanas, una local y la otra federal, emitieron su opinión a favor de incorporar a Uber, y a las empresas semejantes a ella, al mercado regulado de transporte. La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, organismo público autónomo de la ciudad, consideró que la Ley de Movilidad del Distrito Federal otorgaba el derecho de elegir libremente a los ciudadanos la forma de trasladarse y que la oferta del servicio de Uber, además de ser otra opción, era diferente a los taxis y debía ser regulada de manera diferente (CDHDF, 22 de junio de 2015). La Comisión Federal de Competencia Económica recomendó la regulación de Uber y su incorporación al mercado de transporte, ya que resuelve problemas de información asimétrica entre los participantes del mercado; este apoyo fue fundamentado en el artículo 28 de la Constitución Mexicana que protege la competencia económica. La Comisión concluyó que el consumidor es el centro de la regulación de competencia. (COFECE, 4 de Junio de 2015).

Las mesas de trabajo organizadas por el Gobierno de la Ciudad de México fueron divididas en tres temas: “Competencia Justa e Innovación” enfocada en las empresas como Uber; “Retribución Cívica, en los ciudadanos; y “Tecnología Inclusiva”, en taxistas. En cada uno de estos foros fueron emitidas recomendaciones para la regulación de los servicios de Uber en México. Al mes siguiente, un acuerdo administrativo reconoce el servicio de Uber y de compañías similares como una opción más de transporte en el mercado.

De las recomendaciones normativas del “Debate Digital CDMX” (Laboratorio para la Ciudad, 2015), el acuerdo administrativo incorporó únicamente la recomendación general de permitir el funcionamiento de Uber en la Ciudad de México y la creación de un fondo pagado por este tipo de empresas para aspectos de movilidad. El acuerdo dejó de lado: la regulación de costos para disminuir el uso del automóvil privado; la generación de datos para medir variables de movilidad e información sobre las opciones de transporte; las mejoras y simplificación administrativa en la regulación de taxis; la revisión del sistema de tarifas de los taxis; el estudio de las condiciones laborales de los conductores de Uber y empresas semejantes; el análisis de las externalidades que generan los

medios de transporte; la creación de una carta de derechos para usuarios de taxis; y la mejora de un monitoreo ambiental de los vehículos motorizados. Por tanto de las 10 recomendaciones generadas en el “Debate Digital CDMX” únicamente fueron incorporadas 2 de ellas, lo que significa que la regulación final únicamente contiene el 20% de las recomendaciones realizadas por los actores involucrados.

III. ANÁLISIS ECONÓMICO DE LA LEY DE MOVILIDAD Y DEL ACUERDO QUE PERMITE UBER

El problema de movilidad no es generado exclusivamente en la Ciudad de México sino que incumbe a la zona metropolitana del Valle de México. Sin embargo, la regulación del mercado de transporte es una facultad del gobierno local de cada Estado de la República Mexicana. Por tanto, el Gobierno de la Ciudad de México, la Ley de Movilidad del Distrito Federal y el Acuerdo administrativo que regula y permite la operación de Uber aplica únicamente para el ámbito espacial de la Ciudad de México y no para la totalidad de la zona metropolitana que incluye varios municipios del Estado de México.⁴

La Ley de Movilidad del Distrito Federal (en lo sucesivo, la Ley) fue publicada el 14 de julio de 2014 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y cuenta con 261 artículos que establecen el marco jurídico del transporte regulado en la Ciudad de México y las facultades del Gobierno local en este ámbito de validez a través de la Secretaría de Movilidad. Un año después, el 15 de julio de 2015, la Secretaría de Movilidad emitió el “Acuerdo por el que se crea el registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal” (en lo sucesivo el Acuerdo) que —con base en la Ley— reconoció a Uber y a empresas similares como una más de las opciones de transporte en la ciudad.

A. Análisis Económico de la Ley de Movilidad

El análisis económico de la Ley de Movilidad en esta sección se circunscribe a los artículos de la Ley que fundamentaron el Acuerdo de la Secretaría de Movilidad conforme al principio de legalidad y de jerarquía normativa del sistema jurídico mexicano.

⁴ México es una república federal compuesta por 31 Estados y cuya capital es la Ciudad de México (también llamada Distrito Federal). Durante 2016, las modificaciones constitucionales para dotar de mayor autonomía al Gobierno de la Ciudad incluyen el cambio de nombre de Distrito Federal por Ciudad de México. El Estado de México es un estado aledaño a la Ciudad y sus fronteras físicas en los municipios conurbados son indistinguibles.

En los artículos 1º, 2º, 7º fracciones III y X, 9º fracciones LXI, LXII, LXXXIV de la Ley, la Secretaría de Movilidad fundamenta el ámbito espacial y material de validez del Acuerdo, el orden público, interés general y utilidad pública de la regulación emitida y perfila las características de servicio que presta Uber al citar las definiciones legales que establece el artículo 9º.

Destaca en los artículos citados, el artículo 7º fracciones III y X:

Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

... III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

El Acuerdo, al ser fundamentado en el artículo 7º fracción III y X, reconoce el problema de optimización económica del mercado de transporte regulado en términos de maximización de los desplazamientos ágiles (minimización de los tiempos de desplazamiento) sujeto a los recursos disponibles y considerando los costos fuera del mercado (externalidades). Además reconoce la reducción de los costos de la información al utilizar soluciones tecnológicas. Al respecto, el principio de eficiencia en materia de movilidad establecido en la ley es consistente con la teoría causal de la solución propuesta en este documento (p. 4), además de que el funcionamiento de Uber reduce los costos de transacción y los problemas de información asimétrica para encontrar un servicio de transporte individual con la utilización de plataformas informáticas, como lo recomendó la Comisión Federal de Competencia Económica (2015).

En el artículo 12 fracciones I, V, VI, XVI y XX, la Secretaría de Movilidad fundamenta sus atribuciones para expedir el Acuerdo analizado y regular el mercado de transporte.

Con base en los artículos 55 fracción I, 56 fracción III, inciso d, la Secretaría de Movilidad clasifica a Uber como servicio de transporte de pasajeros privado y especializado, lo que establece una diferencia sustancial con los taxis que se encuentran regulados como servicio de transporte de pasajeros público e individual conforme al artículo 56, fracción I, inciso c de la Ley. Esta clasificación diferente entre taxis y servicios de Uber permite la emisión de una regulación diferenciada para la Secretaría para taxis y para Uber. Esta fundamentación recoge la opinión de la Comisión Federal de Competencia

Económica: “estas nuevas plataformas construyen un nuevo producto en el mercado” (COFECE, 2015, p. 3).

Los artículos 118, 125, 126, 128, 129, 130 y 131 establecen la facultad de la Secretaría de Movilidad y la obligación de Uber de contar con un permiso para prestar el servicio en la Ciudad de México. El artículo 137 fracción IV y VI establecen la incorporación de Uber y a empresas que prestan servicios similares al Registro Público de Transporte.

Este es el marco jurídico de la Ley que la Secretaría de Movilidad utilizó para fundamentar el Acuerdo y reconoció la legalidad del servicio dado por empresas como Uber en el marco de la Ley. Un artículo adicional no citado por la Secretaría para regular Uber, pero sí por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (2015) a favor de su incorporación en el mercado de transporte, es el artículo 6, cuya parte de texto importante para este análisis es el siguiente:

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad...

El artículo citado reconoce la libertad de elección de los usuarios en los mercados, aún en los regulados como lo es el mercado de transporte; por lo que este artículo 6° en conjunto con los principios de la Ley contenidos en el artículo 7°, fracciones III y X, configuran las bases de un mercado regulado de transporte con base en la libertad de elección del consumidor por alguna de las ofertas existentes y con objetivo de minimizar los costos del desplazamiento.

B. Análisis Económico del Acuerdo que permite Uber

Por lo que respecta al “Acuerdo por el que se crea el registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal” expedido con base en los artículos analizados de la Ley en la sección anterior, contiene nueve artículos principales y cinco transitorios.

El artículo primero y segundo del Acuerdo establecen los requisitos y procedimiento para realizar el registro electrónico en el portal de la Secretaría. Los artículos tercero, cuarto y quinto establecen el trámite, requisitos y procedimiento para la obtención del permiso anual para operar el servicio privado especializado de transporte de pasajeros en empresas semejantes a Uber. Los

artículos octavo y noveno establecen las facultades de la Secretaría de Movilidad para la revisión y verificación de los automóviles que prestan el servicio de Uber.

A partir de un análisis económico del Acuerdo, se destacan los artículos sexto y séptimo que establecen el “Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón” compuesto por la aportación del 1.5% de cada viaje realizado y algunas barreras del mercado a la demanda para utilizar el servicio de Uber, como la prohibición de recibir pagos en efectivo o con tarjetas pre-pagadas. Para la adopción de la regulación estos artículos fueron claves para evitar las protestas de los taxistas de la Ciudad de México y el funcionamiento normal y cotidiano de Uber como se argumenta utilizando la información disponible de la estructura de la oferta de mercado de los taxis en la sección 3.2.

Derivada de la Ley y del acuerdo expedido por la Secretaría de Movilidad, la clasificación de Uber y empresas semejantes a ella como servicio de transporte de pasajeros privado y especializado está inserta en un modelo de mercado, donde el consumidor elige la mejor opción de forma racional, por lo que es aplicable las herramientas de análisis microeconómico para estimar la ganancia en el bienestar del consumidor por esta regulación como es presentado en la sección siguiente.

C. Ganancia en el bienestar del usuario

El fallo del Gobierno de la Ciudad de México en materia de Movilidad ha sido construir infraestructura de vehículos motores en lugar de infraestructura para medios masivos de transporte: el 89.6 % de los viajes es realizado en autobuses, taxis y automóviles privados. Uber es una alternativa que utiliza la infraestructura ya existente de los vehículos automotores y ofrece un servicio sustituto a taxis a menor precio, mejor calidad y seguridad por lo que contribuye a reducir el problema de movilidad. El Gobierno de la Ciudad de México ha permitido el funcionamiento de Uber como una opción más de transporte mediante un Acuerdo que lo regula y con base en la Ley de Movilidad vigente; así, la regulación de Uber ha mejorado el bienestar de los consumidores. En esta sección se modela la ganancia de los usuarios del servicio.

1. El modelo de análisis microeconómico

Los supuestos detrás del modelo de decisión utilizado suponen que el consumidor tiene preferencias completas, reflexivas, transitivas y monótonas y elige entre dos bienes sustitutos perfectos: los taxis de sitio y los automóviles operados por conductores de Uber. La Comisión Federal de Competencia en México ha sostenido que los usuarios de taxis de sitio han migrado al uso de Uber y empresas que prestan servicios parecidos (COFECE, 2015, p. 4); de esta manera, puede asumirse que los taxis de sitio y los automóviles de Uber son bienes perfectamente sustitutos para los consumidores racionales, ya que la decisión de

tomar uno de los dos servicios para desplazarse implica sustituir el consumo del otro para moverse de un destino a otro y las preferencias de comodidad y seguridad son satisfechas de manera sustituta en estos servicios.

Los taxis de sitio son bienes sustitutos más cercanos a los automóviles de Uber que los taxis “libres” que pueden tomarse en cualquier calle de la ciudad, ya que los taxis de sitio aguarda en una ubicación específica y están identificados por número de placa y datos del chofer, además de que el servicio es contratado vía telefónica (y tienen una tarifa mayor a la autorizada para los taxis “libres”); lo anterior otorga mayor comodidad y seguridad a los usuarios que los contratan para evitar un robo en estos taxis frente al anonimato de los conductores de taxis “libres” que pueden utilizar para cometer delitos.

Por tanto, la elección racional que enfrenta el consumidor entre un taxi de sitio y la contratación de Uber puede expresarse como una función de optimización de sus preferencias (1) sujeto a su restricción presupuestal (2) de la manera siguiente.

Maximizar:

$$\mu(X_1|X_2) = \alpha X_1 + \beta X_2 \quad [1]$$

Sujeto a:

$$m = p_1 X_1 + p_2 X_2 \quad [2]$$

Donde μ representa la utilidad del consumidor; X_1 , la cantidad de viajes en Uber; y X_2 , la cantidad de viajes en taxis de sitio. Los símbolos α y β representan la ponderación para el consumidor de la utilidad que le genera el consumo de los bienes. Al asumir que los servicios son sustitutos perfectos α y β son iguales. La función de restricción está dada por el presupuesto total del consumidor (m), p_1 es el precio de los viajes de Uber y p_2 es el precio de los viajes en taxis de sitio.

Al resolver el problema matemático de optimización, las demandas Marshallianas para cada bien está dada por:

$$X_1 = \frac{m}{p_1} \quad [3]$$

$$X_2 = \frac{m}{p_2} \quad [4]$$

Al asumir que los servicios son sustitutos perfectos α y β son iguales, la decisión de consumo de un bien está dada por:

Si $\frac{p_1}{p_2} < \frac{\alpha}{\beta}$ la decisión del consumidor es $\left\{ \frac{m}{p_1} \mid 0 \right\}$

Si $\frac{p_1}{p_2} > \frac{\alpha}{\beta}$ la decisión del consumidor es $\left\{ 0 \mid \frac{m}{p_2} \right\}$

Si $\frac{p_1}{p_2} = \frac{\alpha}{\beta}$ el consumidor es indiferente entre las opciones

Por tanto, considerando α y β son iguales y por tanto el resultado de $\frac{\alpha}{\beta} = 1$, la solución racional de consumo será una solución de esquina y dependerá únicamente de los precios relativos del servicio: el consumidor elegirá el bien más barato entre Uber y los taxis de sitio.

Este modelo puede explicar el crecimiento de los usuarios registrados en México hasta alcanzar 1,200,000 consumidores inscritos y 39 mil conductores registrados hasta marzo de 2016, por lo que la empresa Uber ha destacado que México es el tercer país con más viajes de Uber en el mundo (Navarro, 2016), ya que en promedio las tarifas de Uber en la Ciudad de México son más baratas que el servicio de taxi de sitio (Tabla 3, precios en dólares americanos).

TABLE 3
DATOS DE UBER (2016) Y LA GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL (2014)

Comparativo	Taxi de Sitio	Uber (Enero 2016)
Tarifa base (USD)	0.75	0.40
Tarifa por minuto (USD)	0.099	0.103
Tarifa por kilómetro (USD)	0.30	0.18

Fuente: elaboración propia.

Esta última afirmación es cierta, salvo en congestiones viales de larga duración donde la tarifa por minuto crece a mayor tasa en el caso de Uber que en Taxi de Sitio, apenas 0.4 centavos de diferencia de dólar americano (USD 0.004). Por lo que la decisión del consumidor en la mayoría de las veces ha sido $\left\{ \frac{m}{p_1} \mid 0 \right\}$ y esto explica el rápido crecimiento en el consumo de viajes en Uber en la Ciudad de México.

El Impacto en el bienestar económico: Variación Compensatoria

Estas tarifas de Uber de la tabla 3 se redujeron a principios de 2016; durante el año pasado (2015), las tarifas eran ligeramente superiores al presente año pero aún estaban por debajo de las tarifas de los taxis de sitio, como lo muestra la tabla 4 siguiente.

TABLE 4
DATOS DE UBER (2015) Y LA GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL (2014)

Comparativo	Taxi de Sitio	Uber (2015)	Uber (Enero 2016)
Tarifa base (USD)	0.75	0.42	0.40
Tarifa por minuto (USD)	0.099	0.115	0.103
Tarifa por kilómetro (USD)	0.30	0.20	0.18

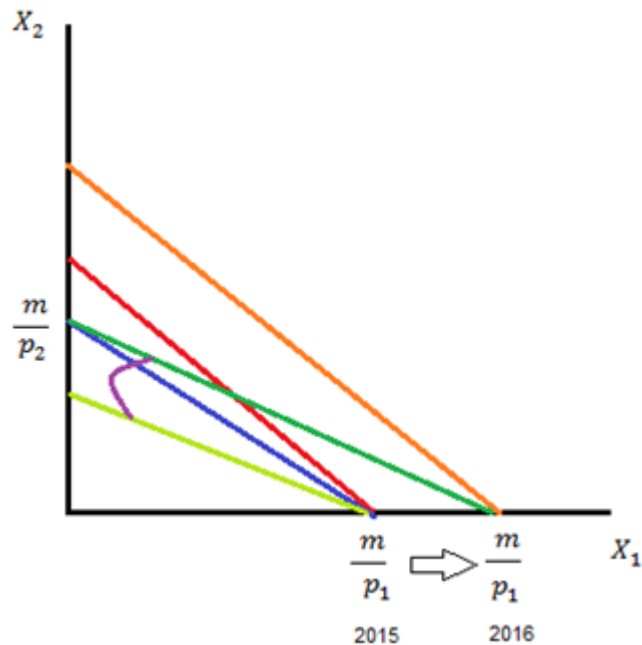
Fuente: elaboración propia.

Esta ganancia de los consumidores ante la reducción en precios entre 2015 y 2016 puede estimarse como una variación compensatoria que consiste en la cantidad de ingreso que hay que quitarle a un consumidor para dejarlo con la misma capacidad de compra antes de la reducción del precio del servicio de Uber (P_1) (Varian, 1999). En el Figura 4, la variación compensatoria es la distancia en restricciones presupuestales en verde fuerte y verde claro que representa la ganancia en el bienestar de los consumidores ante los cambios en el precio. Por lo que *ceteris paribus* los consumidores de los servicios de Uber están mejor en 2016 que en 2015, ya que alcanzan una curva de indiferencia más alta (de rojo a naranja) y que puede medirse como la diferencia monetaria entre las restricciones.

En la Figura 4, la línea roja representa la curva de indiferencia alcanzada con la restricción original en azul y la canasta de consumo $\frac{m}{p_1}$ 2015. La variación del precio que da origen a la nueva restricción presupuestal es la línea verde fuerte que alcanza una mayor curva de utilidad de color naranja y cuya canasta de consumo es $\frac{m}{p_1}$ 2016. La estimación de la variación compensatoria es la distancia entre la nueva restricción presupuestal y la línea en verde claro que simboliza la disminución del ingreso para estar en la anterior canasta de consumo de 2015.

FIGURA 4

VARIACIÓN COMPENSATORIA (ESPACIO QUE SEÑALA LÍNEA MORADA)



Fuente: elaboración propia.

Estas ganancias en el bienestar de los consumidores han ocurrido debido a la reducción de los precios que Uber ha realizado y a la propia aparición de Uber y empresas semejantes en el mercado de transporte de la Ciudad de México. *Ceteris paribus*, la Ley de Movilidad y el Acuerdo de regulación de Uber han dejado el camino libre a estas mejoras en el bienestar de los consumidores al permitir la existencia de este nuevo tipo de empresas en el mercado.

2. El impacto en la movilidad

De acuerdo a la información proporcionada por Uber (2016), la mayor parte de los recorridos que ha realizado esta empresa desde el inicio de sus operaciones han estado focalizados en la zona poniente de la Ciudad de México (Figura 5). Estas zonas no corresponden a los grandes flujos de personas descritos que se movilizan diariamente y que fueron mencionados como parte del problema público de movilidad (Figura 2).

Por otra parte, los habitantes de la ciudad que utilizan el transporte público y no acceden a los servicios de Uber en proporción a quienes tienen ingresos más altos y pueden contratar el servicio, es de 70% frente al 8% de acuerdo a información de ONU-Hábitat (2015). Este gasto en transporte público

representa para las familias de bajo ingreso hasta el 36% de su ingreso personal (Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, 2013). El transporte público que utilizan las personas de bajos ingresos para realizar la mayoría de los viajes en el Valle de México —alrededor del 56%— son autobuses y microbuses que operan bajo la figura jurídica de la concesión individual (Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, 2013).

FIGURA 5

VIAJES DE UBER EN LA CIUDAD DE MÉXICO (CDMX)



Fuente: información de la web de Uber

En este contexto, Uber incide parcialmente en la mejora de movilidad al sustituir el uso de taxis de sitio y automóviles particulares pero no sustituye la deficiencia del transporte público masificado de bajo costo y alta calidad en el Valle de México. La mejora en la Movilidad originada por Uber proviene del grado de sustitución de viajes realizados y número de habitantes que son movilizadas a través de este servicio.

Al respecto, no existen cifras disponibles para realizar el análisis estadístico, sin embargo, de acuerdo a declaraciones de los directivos de la empresa, cada conductor gana 5.17 dólares americanos por hora (Navarro, 2016)

por lo que podría estimarse que cada automóvil de Uber realiza 3 viajes para 3 pasajeros que utilizarían el servicio para lograr esta ganancia. Si el conductor trabaja 8 horas al día moviliza 24 pasajeros. Si se estima que hay 10,000 conductores de Uber en la Ciudad de México (Reuters, 2015), podría estimarse que Uber moviliza a 240 mil pasajeros diarios con la reducción de igual número de automóviles y taxis de sitio. Estas estimaciones podrían mejorarse si se contara con la información pública disponible.

D. El Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón

Si en promedio los consumidores están eligiendo la opción más barata entre los sitios de taxi y Uber —como lo muestra el modelo propuesto para el análisis económico del derecho en la sección anterior— y conforme a la evidencia, la opción más barata es Uber. ¿Por qué los taxistas de sitio no han rechazado el Acuerdo que permite la operación de esta empresa si pierden usuarios cotidianamente? Una posible respuesta tiene que ver con los artículos primero, inciso f y sexto del propio Acuerdo que establece el “Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón” y que está conformado por la aportación del 1.5% de cada viaje realizado por empresas como Uber.

La estructura de los sitios de taxis en la Ciudad de México está conformada por 822 bases que cuentan con 92,027 taxis empadronados en estos sitios, de acuerdo a los datos públicos disponibles en la Ventanilla Única de Transparencia del Gobierno de la Ciudad de México (VUT, 2015). Sin embargo, 10 organizaciones con 188 bases concentra el 39.92% de los taxis registrados en sitios con un total de 36,743 automóviles que pertenecen a estas bases (VUT, 2015). Estas diez organizaciones que concentran de forma oligopólica casi el 40% de la oferta son dirigidas por líderes del gremio de taxistas que en un principio estuvieron en contra de la entrada de Uber y realizaron manifestaciones (Soto, Pérez & Ponce, 2015). Sin embargo participaron en las mesas organizadas por la Ciudad de México “Debate Digital CMDX”, de donde surgió la idea de un Fondo para apoyar la modernización de los taxis.

Estas 10 organizaciones y sus líderes podrían tener participación de los recursos del Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón para compensar las pérdidas que han enfrentado por su reducción de mercado y por esa razón podrían estar controlando las protestas de sus agremiados que representan el 40% de los taxis de sitio, ya que un taxista no puede prestar servicios de taxi de sitio sin la autorización del líder de la organización. Sirva de apoyo a esta hipótesis que la propia Ley ya contempla en los artículos 32 y 33 un Fondo Público de Modalidad y Seguridad Vial regulado y con uso de recursos transparente, que es diferente al creado por el Acuerdo analizado. En todo caso, los lineamientos para el manejo del Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón aún no son emitidos por el Comité Técnico del Fondo y no hay información pública sobre el manejo de las

aportaciones de las empresas como Uber o su monto actual, por lo que conociendo el tamaño del monto del Fondo y su manejo es posible probar este argumento.

Una razón adicional más que puede explicar la falta de protestas de los taxis de sitio podría ser las barreras a la entrada de demandantes en este mercado (potenciales usuarios del servicio), que estableció el Acuerdo que permite la operación de Uber en su artículo séptimo que establece:

SEPTIMO.- No se permitirá a los vehículos amparados por los permisos de las empresas lo siguiente:

a) No se permite recibir pagos en efectivo.

b) No se permite el subarrendamiento de vehículos concesionados.

c) No está permitido recibir pago mediante tarjetas prepagadas no bancarias, ni sistemas de pago en tiendas de conveniencia mediante monedero electrónico.

d) No se permite hacer base o sitio a los vehículos ni uso indebido de la vía pública.

e) Los vehículos permisionados deberán ser resguardados en el domicilio declarado por los operadores asignados.

La prohibición del inciso a y c limita el acceso al mercado de aquellos que no estén dentro del Sistema Financiero en México; de acuerdo a datos de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México, únicamente el 31.75 % de la población cuenta con tarjeta de crédito (CNBV, 2014). Por lo que, los sitios de taxi aún atenderían a una demanda de personas que no cuenta con tarjeta de crédito. Una barrera adicional más a la entrada al mercado de demandantes es el uso de teléfonos celulares que cuenten con la tecnología y los planes de datos necesarios para acceder a la aplicación de Uber. Estas barreras a la entrada impiden a los consumidores gozar de las mejoras en el bienestar que disfrutaban los usuarios de Uber como lo muestran el modelo microeconómico presentado.

IV. CONCLUSIONES

Todos los días, los habitantes de la zona metropolitana del Valle de México recorren un largo camino a casa, ya que en promedio gastan 1 hora y 43 minutos en un viaje sencillo, de su trabajo a su hogar. En sentido figurado, este largo recorrido también lo han tenido Uber y empresas que prestan servicios similares para entrar a los mercados de transporte regulados. En algunos países europeos y latinoamericanos está prohibido el servicio o se desarrolla en un vacío jurídico con los problemas asociados a la falta de regulación en seguridad y otras externalidades.

La Ciudad de México es una de las primeras ciudades latinoamericanas en aceptar el servicio de Uber y considerarlo una opción más de transporte. Esta regulación no resuelve el problema de largo plazo de la movilidad de la Ciudad y tampoco sustituye a un transporte masivo, eficiente, cómodo y de bajo costo, pero

sí contribuye al bienestar de los usuarios frente a otras alternativas como los taxis de sitio. Uber aprovecha las malas decisiones de movilidad que ha tomado el Gobierno de la Ciudad de México desde 2001 y que a la postre ha incentivado el crecimiento de los automóviles privados, taxis y autobuses, pero es una alternativa eficiente en el mercado y la decisión de su regulación es consistente con la libertad de elección en los mercados, aún en los regulados.

La aceptación de la regulación de Uber por sus principales detractores no fue con base en los argumentos a favor de las bondades de los mercados y la libre competencia, sino posiblemente sea gracias a la estructura oligopólica de los sitios de taxi, lo que permite que las organizaciones que controlan casi el 40% de la oferta puedan controlar racional y estratégicamente sus protestas para tener acceso al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón. Esto contrasta fuertemente con los taxistas de otros países, quienes han logrado la prohibición del servicio argumentando la vulneración de sus derechos laborales en un contexto de menor concentración de mercado: es paradójico que un mercado más concentrado permitió Uber, a diferencia de aquellos mercados donde los conductores de taxi y los sitios de servicio están menos concentrados.

Existen otros problemas públicos en el tema de la movilidad y en la regulación de Uber que no se han abordado en este documento, pero tienen un impacto en el bienestar de la población: el tráfico y la contaminación por el gran número de automotores que transitan en el Valle de México; la protección de datos personales de los usuarios de los servicios de Uber; las condiciones laborales de los conductores de Uber; y la tarifa dinámica, que ha suscitado una gran polémica (por sus montos) entre los usuarios de los servicios y que puede configurar prácticas oligopólicas por parte de Uber. Estos aspectos pueden ser objeto de investigación en otros trabajos, bajo otras definiciones de problemas públicos y siguiendo un proceso de análisis de políticas públicas como el aquí utilizado.

El problema de movilidad en este trabajo fue definido conforme a los tiempos, distancias y propósitos del viaje, que son factores claves de la movilidad de acuerdo a la literatura pertinente. La regulación fue evaluada en términos de la teoría causal propuesta, para generar un transporte que minimice el tiempo de traslado del mayor número de pasajeros al menor costo y con las medidas de seguridad y calidad del servicio, para optimizar los tiempos de traslado y recuperarlo para el desarrollo económico y la calidad de vida. Con base en lo anterior y con el uso de herramientas del Análisis Económico del Derecho, como lo son el modelo microeconómico propuesto y la evidencia en precios analizada, Uber es una opción eficiente y que genera ganancias en el bienestar de los usuarios.

Con regulaciones a favor de los mercados y teniendo en cuenta a las personas como centro de la regulación y su libertad de elección: el camino a casa ya no parece tan largo.

REFERENCIAS

- Acuerdo (2014). Se da a conocer la Resolución que conserva sin modificación el importe de las tarifas del Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros (Taxi) en el Distrito Federal, *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, México, 10 de diciembre.
- Acuerdo (2015). Se crea el registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, México, 15 de julio.
- Alín, P. (2014). *Uber en México: ¿por qué los taxistas del DF protestan contra esta app?* Recuperado de: <http://www.animalpolitico.com/2014/10/uber-en-el-df-por-que-los-taxistas-protestan-contra-esta-app/>
- Ávila, J. (2016). *Uber, cerca del medio millón de usuarios en el DF*. Recuperado de: <http://www.forbes.com.mx/uber-cerca-de-dar-un-millon-de-viajes-diarios/>
- Banco Interamericano de Desarrollo (2014). *Documento de Marco Sectorial de Transporte* Recuperado de <http://www.iadb.org/document.cfm?id=38691813>
- Bardach, E. (2008). *Los ocho pasos para el análisis de Políticas Públicas*. México: Miguel Ángel Porrúa.
- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (2015). CDHDF observa diálogo de gobierno con concesionarios de taxis y empresas como uber y cabify. *Boletín de prensa* 142/2015, México.
- Comisión Federal de Competencia Económica, Estados Unidos Mexicanos (2015). Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica. Opinión OPN-008-2015. México, 4/06/2015. Recuperado de <http://www.cofece.mx:8080/cfcreoluciones/docs/Mercados%20Regulados/V6/16/2042252.pdf>
- Consejo Nacional de Población (CONAPO) (2011). *Población Flotante, Población en Movimiento: Conceptos Clave y Métodos de Análisis*

- Exitosos*. México, D.F: Consejo Nacional de Población & El Colegio Mexiquense.
- Contrato de Fideicomiso (2001). Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal, *Gobierno del Distrito Federal y Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C*, 21 de diciembre. Recuperado de: http://www.fimevic.df.gob.mx/documentos/fimevic_contrato.pdf.
- Ezcurra, E. (1996). *De las chinampas a la megalópolis: El medio ambiente en la cuenca de México*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2014). *Cuaderno estadístico y geográfico de la zona metropolitana del Valle de México 2014*. México: INEGI.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2015). *Encuesta Intercensal 2015*. Recuperado de <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/encuestas/hogares/especiales/ei2015/>
- Laboratorio para la Ciudad, Gobierno de la Ciudad de México (2015). *Recomendaciones compiladas por el Laboratorio para la Ciudad*. Recuperado de <http://pubpub.labcd.mx/>
- Ley de Movilidad del Distrito Federal, Gaceta Oficial del Distrito Federal, 14 de julio de 2014.
- Merino, M. (2013). *Políticas Públicas*. México: CIDE.
- Navarro, C (2016). *México el tercer país con más viajes en Uber en todo el mundo*. Recuperado de: <http://www.xataka.com.mx/eventos-de-tecnologia/mexico-el-tercer-pais-con-mas-viajes-en-uber-en-todo-el-mundo>
- Onofre, J. (2014). *Taxistas del DF piden frenar a Uber y Cabify por afectaciones*. Recuperado de: <http://eleconomista.com.mx/tecnociencia/2014/10/27/taxistas-df-piden-frenar-uber-cabify-afectaciones>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU)-Hábitat (2015). *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014 – 2015*. México: ONU-Hábitat.
- Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 (2013). *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, México, 11 de septiembre.
- Reuters (2015). *Limitarían número de autos a Uber en el DF*. Recuperado de: <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/07/10/1034044>

- Rulfo, J (2006) *En el hoyo*. Video-Documental. Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=D_w46yv4Zpo
- Serrano, R. & Feldman, A. (2013). *A short course in intermediate microeconomics with calculus*. USA: Cambridge University Press.
- Soto, E. Pérez, G. & Ponce, J. (2015). *El millonario negocio de los sitios de taxi detrás de la guerra contra Uber*. Recuperado de: <http://www.vertigopolitico.com/articulo/33281/El-millonario-negocio-de-los-sitios-de-taxi-detras-de-la-guerra-contra-Uber>
- Uber (2016). *Tarifas de viaje*. Recuperado de: <https://www.uber.com/es/cities/mexico-city>
- Varian, H. (1999). *Microeconomía intermedia. Un enfoque actual*. España, Barcelona: Antoni Bosch.
- Ventanilla Única de Transparencia del Gobierno de la Ciudad de México (2015). *Padrón de Sitios y Bases de Taxis*. Recuperado de <http://www.transparencia.df.gob.mx/wb/vut>
- Villasana, J. (2014). *Taxistas de Ciudad de México también se alzan contra Uber y Cabify*. Recuperado de: <http://www.xataka.com.mx/analisis/taxistas-de-ciudad-de-mexico-tambien-se-alzan-contra-uber-y-cabify>

